

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2023-558

11.7.2023

GREAT LAKES INSURANCE SE

Lystbåt/fiskebåt

Båthavari – høy hastighet/feilmanøvrering av båt? – fal. § 4-9.

Sikrede kjøpte i juni 2022 en båt (RIB) som skulle benyttes i utleievirksomhet. Under en privat tur 15.6.22, mistet sikrede kontrollen over båten under en svingmanøver. Sikrede og hans to passasjerer ble kastet på sjøen. Sikrede hadde ikke festet dødmannssnoren på en slik måte at motoren stanset idet sikrede ble kastet over bord. Båten fortsatte deretter førerløs i stor hastighet mot land og fikk kondemnabile skader. Sikrede og hans to passasjerer ble berget av et vitne. Foretaket la til grunn at årsaken til hendelsen var at båten holdt meget stor fart i ulykkesøyeblikket og avkortet erstatningen for båten med kr 400 000 under henvisning til grov uaktsomhet. Sikrede bestred at han hadde opptrådt grovt uaktsomt og anførte at uhellet skjedde som følge av at båten tverrstilte seg uten noen forklarlig årsak. Nemnda la til grunn at årsaken til at båten kom på tvers da den svingte var høy hastighet, og at sikredes handlemåte var grovt uaktsom. Nemnda kom videre til at foretakets avkortning måtte aksepteres.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 400 000

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på båt og spørsmålet om foretaket kan avkorte erstatningen pga. grov uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, jf. forsikringsavtaleloven (fal.) § 4-9 annet ledd.

Sikrede kjøpte i juni 2022 en båt på 29 fot av type Goldfish og tegnet forsikring med ikraftttredelse 11.6.22 og forsikringssum kr 1 025 000.

Under en privat tur med to passasjerer om bord 15.6.22 ble båten tverrstilt under en sving slik at alle de tre om bord ble kastet på sjøen. Ingen av de tre om bord hadde på seg redningsvester. Dødmannssnoren var heller ikke festet på en slik måte at motoren stanset idet båtfører ble kastet over bord. Båten gikk deretter førerløs på land i stor hastighet og fikk så store skader at den ble kondemnert.

Ulykken ble observert av et vitne, S., som befant seg på land i nærheten. Vitnet dro ut i båt og fikk berget de tre som hadde vært om bord.

Sikrede meldte skaden til foretaket 16.6.22:

Hei

Eg hadde eit uhell med båten onsdag 15.06.2022 ca kl 1900.

Vi var tre personer ombord og skulle ha en tur fra E. V/z-marine og nordover under broen. Da vi hadde kjørt ca 3-4 min så skulle vi snu tilbake halvvegs i svingen så virket det på en måte om baugen skar ut. Dette resulterte i at alle tre ombord falt i vannet. Dødmans snor var på armen men den har glippet av så båten fortsatte ferden til den traff land. Båten er tatt på land av E.

Foretaket engasjerte M. til å utrede saken. I sammendrag M. utarbeidet angående hendelsen datert 1.7.22, fremgikk blant annet:

Grunnlagsopplysninger

Onsdag 15.6.22 rundt klokka 1900 kjørte (sikrede) og to av hans nevøer en Goldfish 29 utenfor E. Midt under kjøring tverrstilte båten seg og alle tre ble kastet på sjøen. Ingen av de tre hadde vester og dødmannssnoren var ikke i bruk på en slik måte at den kuttet motorkraften. Det medførte at båten førerløs gikk på land i stor hastighet og fikk kondemnabile skader. Fører (sikrede) har beskrevet at farten da tverrstilte seg var rundt 30-40 knop og at det ikke ble foretatt en manøver hvor det skulle forventes at båten agerte som den gjorde. Nødetater ble varslet av vitner til hendelsen. Politiet kom til stedet etter at personene var brakt til land.

(...)

Resultater og vurderinger

(Sikrede) har opplyst at han har den høyeste kaptein-utdanningen og eier/driver med store fiskefartøy. Han beskrev også å være svært erfaren med kjøring av båt i form av at han har hatt flere båter og vannscootere. Det er ingen ting som tyder på at han har erfaring med båter tilsvarende Goldfish 29 og dens størrelse motor.

Skadepotensialet for personene om bord og risikoen for skader på tredje person understøtter at hendelsen ikke har vært en villet hendelse. Det er å anta at hendelsen har skjedd som følge av manglende kunnskap/erfaring med en slik type båt. Det kan også synes som om (sikrede) ut fra omstendighetene forsøker å tone ned opplysninger som understøtter at hans agering trolig har vært den direkte årsaken til at hendelsen oppsto.

Politidokumentene viser at også politiet har avhørt ham som mistenkt og spurt om han kan være villig til å vedta et forelegg. Under følger punkter som selskapet kan ta med seg i sin vurdering av saken:

- (Sikrede) har opplyst til politiet at han kjørte i 38-40 knop da situasjonen oppsto. Det samme opplyste han i telefonmøte (sikrede) Vitnet S. har overfor politiet beskrevet at han oppfattet at båten måtte hatt cirka 50 knop. S. omtalte generelt at båten hadde en meget høy hastighet. Takstmannens undersøkelser av motoren viser at gass-armen står på maks. Det er liten grunn til å tro at denne har blitt flyttet på etter hendelsen. Det understøtter også S. sin oppfattelse av at båten gikk svært fort. Båten opplyses å gå i cirka 60 knop i maks hastighet. Det antas derfor at båten har hatt mellom 50-60 knop da situasjonen oppsto. Ut fra S. sin forklaring ble det gitt signaler om at (SIKREDE) i forkant førte båten i stor hastighet også i områder med mulige fartsbegrensninger.
- I samtale med eier av verftet (M.) hadde han mye fokus på at babord feste i styregaffelen var brukket. M. er sterkt knyttet til (sikrede) ved at han også har reparasjoner på deres fiskebåtflåte. (Sikrede) hadde også i samtalen tydelig fokus på at et brudd der kunne være en mulig årsak. Det er å legge merke til at (sikrede) har beskrevet at bråstoppen kom i en sving mot styrbord (høyre). Det ville vært naturlig, hvis babord feste i styregaffel røk. Vitne S. hevdet i tidsnær beskrivelse at båten tok en venstre-sving da det skjedde. Uansett konkluderte takstmannen mens han var ved båten at bruddet i styregaffelen uten tvil har kommet som følge av båtens treff av land. Det meste understøtter derfor at båten tverrstill seg som naturlig skjer når båten med for stor hastighet blir utsatt for en sving med for store påkjenninger.
- (Sikrede) hevdet i telefonmøtet at han hadde på seg dødmannssnoren, men at den på grunn av løs innfesting måtte ha falt av armen hans. Dette er helt motstridende mot S. sitt vitneutsagn om at (sikrede) på direkte spørsmål hadde opplyst at han ikke hadde brukt dødmannssnoren. Min erfaring er at normal kjøring med slike store båter ikke medfører bruk av dødmannssnor. Bruk av dødsmannssnor ville avverget alle skader som båten ble påført. Ikke bruk av dødsmannssnor medførte også en meget stor fare for å skade andre mennesker og objekter/eiendommer.
- Ved et eventuelt oppgjør bør selskapet også ta til etterretning at det forut for uhellet kan ha vært defekter på motoren. Dette kommer frem av politidokumentene og (sikrede) sin forklaring til (M).

Utreder var videre i kontakt med vitne S. som forklarte seg om sin observasjon/oppfatning av hendelsen:

I samtale med politiet og etter å ha mottatt politidokumentene kom det frem at S. var den som plukket folkene opp av vannet og som også hadde sett hele hendelsen. S. ble informert om hvem jeg var og gjort kjent med at jeg brukte lydopptaker.

S. hadde sittet ved eiendommen sin og sett båten komme kjørende før hendelsen oppsto. Han så den allerede fra sundet før den kommer ut på mer åpent vann. Det ble forstått at det i sundet er hastighetsbegrensninger.

S. anslo at båten hadde hatt en hastighet på mellom 30-50 knop da den "tverret" i Vannet. Han hadde ingen andre tanker om hendelsen enn at de som kjørte den ikke har kunnskap og erfaring om hvordan en båt med så stor motor agerer i vannet. Hastighetene gjorde at båten slo rundt og bråstoppet. Så vidt han husket skjedde det i en venstre-sving.

Båten fortsatte i stor hastighet flere runder ute på flaket S. observerte etter hvert at folkene lå og kavet i vannet. Han turte ikke begi seg ut på vannet for å hjelpe til før båten stanset. Han var også meget redd for noen ungdommer som kjørte rundt i nærheten med ei lita jolle. S. mente hendelsen kunne fått langt større konsekvenser, blant annet hvis den hadde truffet andre båter (ungdommene) eller annet sted på land.

Da båten hadde truffet land og stoppet tok han seg ut på vannet med egen båt. Han kjørte ut og fikk plukket opp de tre personene som lå i vannet. S. observerte at de ikke hadde på seg redningsvester. Den ene personen var noe skadet og hadde problemer med å svømme. Han er sikker på at resultatet for denne personen ville blitt fatalt, hvis det hadde gått særlig lenger før det kom hjelp.

S. hadde også spurt om dødmannssnor. Føreren svarte at den hadde han heller ikke hatt på. S. ble spurt om han var sikker på å huske rett med tanke på et så konkret svar fra føreren. S. var helt sikker på at føreren svarte at han ikke hadde brukt dødmannssnoren.

I takstrapport utarbeidet av takstmann E. ble det, basert på bilde i rapporten, antatt at dødmannssnoren ikke hadde vært i bruk:

(...)

Bilde viser at dødmannsbryter, etter takstmanns vurdering, mest sannsynlig ikke har vært i bruk – hvis bilde forstørres opp viser det at snoren ikke ligger inni klipset – dvs som en løkke inni klipset – noe den, etter takstmanns oppfatning, ville gjort hvis den hadde hengt løst rundt håndledd - hvis klipset hadde vært festet i eks vis belte eller redningsvest ville enten klipset, snoren eller feste på redningsvesten ha røket eller alternativt dratt ut av dødmannsbryteren

(...)

Foretaket besluttet den 12.8.22 å avkorte erstatningen under kaskoforsikringen med kr 400 000 (ca. 39 %). Slik foretaket vurderte saken, var forsikringstilfellet fremkalt ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Sikrede påklaget foretakets beslutning ved klage til Finansklagenemnda den 24.10.22.

Sikrede krever full erstatning for skadene båten ble påført under uhellet og bestrider at han har opptrådt grovt uaktsomt. Subsidiært må avkortningen reduseres under hensyn til graden av uaktsomhet.

Uhellet skjedde som følge av at båten tverrstilte seg ("tverret") uten noen forklarlig årsak.

Sikrede viser blant annet til forklaring som han avga til politiet like etter ulykken:

(...)

han skulle svinge slakt, og i svingen så var det akkurat som at båten hogget tak i sjøen. Så i stedet for at det ble en slakk sving, så vridde de rundt 90 grader, som fører til bråbrems. Dette gjorde at de falt ut av båten.

(...)

Sikrede bestrider foretakets gjengivelse av faktum. Den tidsnære forklaringer som sikrede har avgitt til politiet gir ikke holdepunkter for å hevde at sikrede har opptrådt grovt uaktsomt. Det

finnes ikke tidsnære bevis for at gasshendelen stod i "full gass" slik takstmann E. legger til grunn.

Sikrede forklarer videre at dødmannssnor var festet på armen, men må ha glippet av. Begge sikredes passasjerer bekrefter dette.

Bilde tatt av båtens turteller etter at denne traff land viser at denne står på ca. 1 500 rpm. Dette tilsier ca. 34 knop, noe som underbygger troverdigheten i sikredes forklaring om hastighet.

Takstrapporten er utarbeidet av representant med binding til foretaket, og har derfor begrenset verdi. De fremlagte tidsnære bildebevis samsvarer ikke med de bilder takstmannen har vist til.

Det er foretaket som har bevisbyrden for at sikrede har fremkalt forsikringstilfellet ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 (2). Bevisbyrden er ikke oppfylt.

Sikrede har ikke "bevisst tatt noen sjanse". Han har tilpasset fart etter forholdene, han har trodd at dødmannsknappen var festet korrekt, og han har således ikke hatt noe handlingsalternativ. Han er en meget erfaren båtfører, han har ikke holdt uforsvarlig høy fart og han har hatt sin fulle oppmerksomhet på oppgaven å føre båten.

Subsidiært må avkortningen reduseres. Sikrede hadde ikke grunn til å tro at handlingen (kjøre båt i tilpasset fart), medførte en stor risiko for skade. Foretakets avkortning har ikke hensyntatt de momenter som loven gir anvisning på.

Forsikringsforetaket anfører at forsikringstilfellet er fremkalt ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9, og at det derfor har rett til å avkorte erstatningen med kr 400 000.

Årsaken til hendelsen var at båten holdt meget stor fart i ulykkesøyeblikket – ellers ville ikke de ombordværende blitt slengt ut av båten slik de ble. Denne båttypen kan med fullt gasspådrag oppnå en topphastighet på 69 knop.

Det er ikke funnet noen tekniske feil ved båtens styreanordning. Det må derfor legges til grunn at sikrede svingte for brått i forhold til båtens fart og svingegenskaper. Sikrede har omfattende erfaring som sjømann/båtfører og burde vært mer forsiktig med en nyinnkjøpt båttype hvor han ennå ikke hadde erfart og lært seg båtens manøvreringsegenskaper å kjenne. Han må også med sin erfaring antas å være kjent med at det er flere tilfeller hvor personer er blitt kastet over bord (og omkommet) med denne båttypen.

Basert på de foreliggende beviser, anfører foretaket at det er sannsynliggjort at båten holdt høy hastighet, samt at sikrede ikke brukte dødmannsknappen, og at det heller ikke ble benyttet redningsvest for de som befant seg om bord.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket har anledning til å avkorte erstatningen under sikredes båtforsikring med kr 400 000 (39 %).

Foretaket kan avkorte erstatningen helt eller delvis dersom sikrede har fremkalt forsikringstilfellet ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd. Rt. 1989 s. 1318 har følgende generelle utgangspunkt for begrepet «grov uaktsomhet»:

For at en oppførsel skal kunne karakteriseres som grovt uaktsom, må den etter mitt syn representere et markert avvik fra forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.

Det påhviler foretaket å sannsynliggjøre at sikrede grovt uaktsomt har fremkalt forsikringstilfellet.

Det er fremlagt forskjellige forklaringer vedrørende hastighet og bruk av dødmannssnor. Sikrede har forklart at dødmannssnor var festet på armen, men må ha glippet av. Dette er bekreftet av

passasjerene om bord, men disse var førerens nevøer og derfor ikke nøytrale som vitner. Takstrapporten legger derimot basert på bilder til grunn at dødmannssnoren ikke hadde vært i bruk:

(...)

Bilde viser at dødmannsbryter, etter takstmanns vurdering, mest sannsynlig ikke har vært i bruk – hvis bilde forstørres opp viser det at snoren ikke ligger inni klipset – dvs som en løkke inni klipset – noe den, etter takstmanns oppfatning, ville gjort hvis den hadde hengt løst rundt håndledd - hvis klipset hadde vært festet i eks vis belte eller redningsvest ville enten klipset, snoren eller feste på redningsvesten ha røket eller alternativt dratt ut av dødmannsbryteren

(...)

Vitnet S. som reddet fører og passasjer opp av sjøen forklarte ifølge utreder at "han var helt sikker på at føreren" på spørsmål fra vitnet "svarte at han ikke hadde brukt dødmannssnoren".

Nemnda mener det ut fra dette fremstår som mest sannsynlig at sikrede ikke hadde brukt dødmannssnoren.

Også farten er omstridt. Sikrede forklarte til politiet at han kjørte i 38–40 knop da situasjonen oppsto. Vitnet S. forklarte at han mente at båten måtte hatt ca. 50 knop og meget høy hastighet. Takstmannens undersøkelser av motoren viste at gassarmen sto på maks, som etter det opplyste er ca. 60 knop. Nemnda har ikke grunnlag for å si hvilken hastighet som er mest sannsynlig, men peker på at det ikke er funnet tekniske feil ved styremekanismen. Det må da kunne legges til grunn at årsaken til at båten kom på tvers da den svingte var høy hastighet og høyere hastighet enn det som var forsvarlig i en slik sving. Ut fra de fremlagte opplysningene krever den aktuelle båttypen stor grad av forsiktighet, og det har vært flere alvorlige ulykker med den. Havariet inntraff innaskjærs i et farvann der det må anses påregnelig også å være annen småbåttrafikk. Kombinasjonen av manglende dødmannsknapp og høy hastighet ved kjøring i et slikt område skaper en markert risiko for at båten kommer ut av kontroll og volder betydelig skade. Sikrede har selv forklart at han er en erfaren sjømann, og båten skulle brukes til profesjonelt bruk. Det må da kunne forventes at han var klar over risikoen involvert i kjøringen og kunne lett valgt både å feste dødmannsknappen og å kjøre saktere. Nemnda mener derfor sikredes adferd må regnes som grovt uaktsom.

Avkortning kan da finne sted i henhold til fal. § 4-9 annet ledd, hvorefter man i vurderingen skal ta hensyn til skyldgraden, skadeforløpet, om sikrede var i selvforskyldt rus og forholdene ellers. Foretaket har avkortet erstatningen med kr 400 000, som utgjør ca. 39 % av skadeomfanget under kaskoforsikringen. Skyldgraden er markert, og det er årsakssammenheng mellom den høye farten og manglende bruk av dødmannsknapp og havariet. Sikrede er profesjonell mht. båt, og det var enkelt å senke hastigheten. Nemnda mener avkortningen må aksepteres.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Merete Anita Utgård (selskapsrepresentant) og Johannes Straume (næringsrepresentant).